Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 41 (1970)

Heft: 2

Artikel: Les conséquences d'un arrêt du Tribunal fédéral et l'augmentation du trafic

Autor: Luterbacher, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824773

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les conséquences d'un arrêt du Tribunal fédéral et l'augmentation du trafic

par G. LUTERBACHER,
président de la Commission technique du libre parcours

Les considérants du jugement du Tribunal fédéral du 29 septembre 1959 ont jeté la consternation et provoqué une certaine anxiété auprès des autorités communales, des paysans-éleveurs et de la population en général des Franches-Montagnes.

Jusqu'au prononcé de ce jugement, les éleveurs bénéficiaient pour leur bétail d'un droit de libre parcours qui leur avait été conféré en 1384.

De nombreux panneaux, placés aux endroits les plus divers, attiraient l'attention des usagers de la route sur la présence de bétail (bovins - chevaux) à proximité des routes de cette contrée. Cependant, indépendamment du jugement, il faut admettre que l'intensité de la circulation est devenue telle que des mesures s'imposaient, non seulement pour protéger les usagers de la route, mais aussi le bétail.

Sur une demande faite par une initiative privée, le Conseil-exécutif du canton de Berne, sur proposition de son délégué pour les questions en relation avec le libre parcours, M. le conseiller d'Etat Buri nommait, en mai 1962, une Commission technique, chargée de trouver les voies et moyens d'éviter le danger occasionné par le libre parcours.

Cette commission s'est immédiatement mise au travail et a dû constater que sur de longs parcours, des clôtures existaient déjà. Elles avaient été construites en son temps sous forme de murs, en partie écroulés, complétés par des branchages, des fils de fer barbelés, etc. Ces clôtures devaient protéger les finages, au lieu de limiter le parcours du bétail sur les pâturages.

D'autre part, des initiatives venues de la part de groupes de paysans-éleveurs, désirant voir leurs pâturages exploités d'une façon plus moderne et plus rationnelle, exigeaient inévitablement la pose de clôtures. Ces demandes étaient appuyées aussi par la population des villages, qui n'est plus en majorité paysanne et qui désirait libérer les rues et les alentours des maisons du bétail afin d'obtenir davantage de propreté, tout en évitant les dangers que la présence du bétail pouvait occasionner.

Accidents et problèmes juridiques

Nous pouvons déclarer que la circulation a plus que doublé ces cinq dernières années. C'est ainsi que les accidents dus au libre parcours représentaient les chiffres suivants :

1959 : 23 accidents
1960 : 16 accidents
1961 : 16 accidents
1962 : 18 accidents
1963 : 23 accidents
1964 : 20 accidents
1965 : 33 accidents
1966 : 21 accidents
1967 : 19 accidents
1968 : 21 accidents
1969 : 14 accidents dont un mortel

Jusqu'à fin 1965, nous devons constater que les accidents avaient lieu, pour les deux tiers, avec les véhicules dont les conducteurs ne connaissaient pas la région. Dès cette époque, malheureusement, la situation a changé et il est surprenant de constater que, malgré les signaux spéciaux, malgré les rappels dans les journaux, les deux tiers des accidents qui se sont produits ces quatre dernières années sont dus à des personnes qui habitent ou connaissent la région.

Nous tenons à relever que là où les clôtures sont posées et le travail terminé, nous n'avons plus eu d'accidents. Il faut cependant remarquer qu'avec l'intensification du trafic, les accidents avaient augmenté d'une façon inquiétante.

Il est possible de discuter la pose de clôtures et l'on peut se demander s'il n'eût pas été préférable de contracter d'importantes assurances, soit à la charge des communes, soit à la charge des propriétaires d'animaux eux-mêmes, afin d'éviter les clôtures. On peut dire qu'aussi longtemps qu'il ne s'agit que de dégâts matériels ou de pertes d'animaux, le problème pouvait être envisagé. Mais lorsqu'il s'agit d'accidents de personnes et même de pertes de vies humaines, la situation change totalement. Il ne faut pas oublier qu'un accident peut se produire sur tout le parcours, à n'importe quelle heure, de jour ou de nuit, et qu'il peut se répéter indéfiniment.

Le jugement du Tribunal fédéral a nettement fixé les responsabilités. Il est donc recommandé aux propriétaires de bétail de s'assurer suffisamment et aux communes de mettre en ordre leur assurance responsabilité civile. Quant à la responsabilité de l'accident, il est toujours difficile de l'apprécier. Il s'agit de voir dans quelles conditions l'accident s'est produit et quelles en sont les conséquences. Celles-ci peuvent être ruineuses, non seulement au point de vue matériel, mais aussi sur le plan humain. Il faut donc éviter l'accident à tout prix.

Des expériences pratiques viennent de nous montrer, ces années dernières, qu'il y a des assurances qui cherchent à se dérober de leurs engagements. Pourtant, leurs juristes connaissent les considérants du jugement du Tribunal fédéral. Un des derniers cas nous montre combien il faut préciser le « cas accident » dans la police d'assurance et combien il faut contrôler aussi les promesses et les annonces qui permettent de se mettre à l'abri de tout ennui.

Comme nous l'avons déjà signalé, une technique pastorale moderne doit être introduite dans les Franches-Montagnes. Celle-ci, évidemment, ne peut se faire qu'avec la collaboration du forestier et nous nous réjouissons de dire que nous avons rencontré énormément de compréhension de la part du conservateur et des inspecteurs qui se sont toujours mis à notre disposition avec beaucoup de dévouement et d'intérêt. C'est ainsi que bien des problèmes ont pu être résolus rapidement et à la satisfaction des éleveurs de la région.

Il ne suffit pas de clôturer les abords immédiats des villages et des hameaux. Le bétail a tout naturellement tendance à se grouper dans le voisinage immédiat des localités, c'est-à-dire à s'approcher de ses écuries, surtout pendant les périodes de grande chaleur. Des constatations ont montré que l'on devait refouler 50 à 60 % du bétail plutôt en périphérie des grandes surfaces à disposition. Ces dernières ne sont qu'insuffisamment broutées et mal exploitées. Les meilleures parties

Voser

Interlübke

Miller

Arflex

Knoll

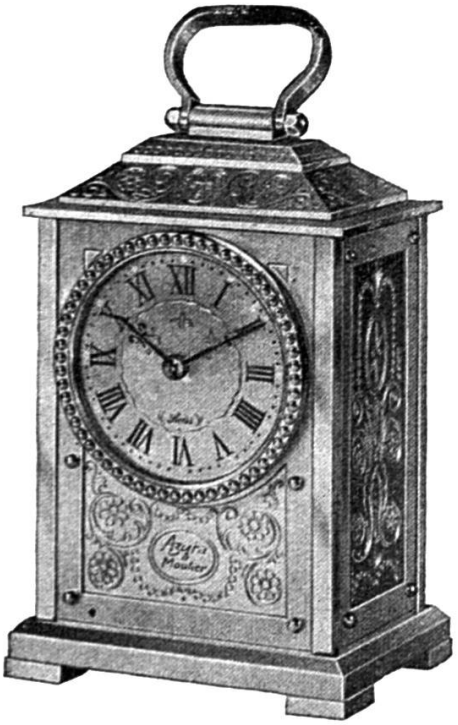
EXPOSITION

des plus beaux meubles actuels, que vous pouvez
visiter chaque jour de 8 h. à 12 h. et de 13 h. 30 à 18 h. 30
Mercredi de 8 h. à 12 h.
Samedi de 8 h. à 12 h. et de 13 h. 30 à 16 h.
ou quand il vous convient sur rendez-vous.

HADORN
INTERIEUR

Meubles, tapis, lampes, rideaux et bibelots pour
appartements, bureaux, hôtels, restaurants, magasins, etc.

Meubles Hadorn 2740 Moutier Tél. 032 93 11 69



Azura

Pendules de style
Riche gamme de modèles

← Réf. 700

Pendule de carrosse de
Marie-Antoinette
Laiton doré finement ciselé
Hauteur : 17 cm.

« AZURA »
Fabrique de pendules
Célestin Konrad
2740 MOUTIER (Suisse)

1495

pārli+cie

Chauffage central

Application de la chaleur à tout usage

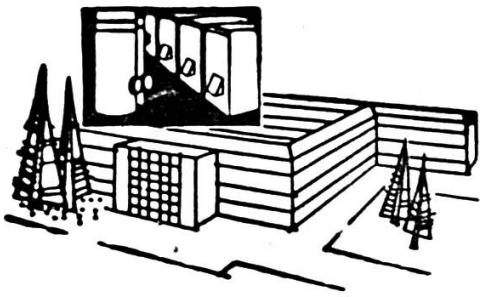
Chauffage par rayonnement

Chauffage au mazout

Climatisation

Installations sanitaires

BIENNE LA CHAUX-DE-FONDS
DELÉMONT PORRENTRUY
MALLERAY TRAMELAN
SAINT-IMIER NEUCHATEL



1499

Tous les spiraux « Nivarox »

— correspondent aux critères de l'antimagnétisme

— assurent une compensation parfaite
un isochronisme impeccable

— offrent une amplitude maximale
une élasticité supérieure
une stabilité rigoureuse

— résistent à la rouille

NIVAROX S. A. - SAINT-IMIER

1502

des pâturages doivent être réservées au bétail laitier qui doit rentrer deux fois par jour pour la traite. Le problème « aménagement des pâturages », traité plus loin, présente l'aspect technique de la question.

Il faut, à l'avenir, éviter que les paysans soient obligés de perdre deux à trois heures par jour pour aller conduire et rechercher le bétail laitier et ainsi s'exposer, avec des membres de leur famille, en même temps que leurs troupeaux, aux dangers de la circulation. C'est aussi un point qui doit être examiné dans ses moindres détails. Si l'on veut que les jeunes éleveurs restent à la campagne, il faut leur faciliter le travail et dans le cadre de l'aménagement des pâturages, il est possible de leur donner satisfaction.

Propositions et réalisations

Dès son entrée en fonction, la Commission technique du libre parcours s'est rendu compte que la pose de clôtures était inévitable. Cependant, elle était consciente qu'il fallait en placer le moins possible, afin de ne pas modifier l'aspect particulier que présente tout le plateau des Franches-Montagnes.

Il s'est avéré nécessaire également de considérer le problème en collaboration avec toutes les instances officielles et inofficielles qui pouvaient être intéressées à la solution à trouver. Des contacts devaient être pris avec la Direction des travaux publics, plus spécialement avec M. l'ingénieur en chef du V^e^ arrondissement, les ingénieurs forestiers, les agronomes, les Services des améliorations foncières et particulièrement les responsables des remaniements parcellaires, les Chemins de fer du Jura, la police des routes et les associations jurassiennes Pro Jura et

Cliché ADIJ No 619

Le libre parcours aux Franches-Montagnes (Photo « Le Démocrate »)

ADIJ, ainsi que leurs commissions spéciales (protection de la nature, routière, etc.).

Il a fallu également songer aux problèmes que pose le tourisme sous ses formes les plus diverses, au moment où un grand effort est fait afin de le développer dans les Franches-Montagnes. Toutes ces questions montrent que le problème n'est pas facile et qu'il faut avant tout tenir compte de l'avis des autorités communales. Les communes ont chacune leur cas, qu'il faut étudier sur place et que l'on ne peut pas liquider par un schéma applicable d'une localité à l'autre. Il existe des traditions, des coutumes et des droits qui doivent être respectés.

Cependant, toutes ces autorités, conscientes d'une part de l'augmentation du trafic et d'autre part des nombreux accidents occasionnés par la libre circulation des troupeaux, ont compris, tout comme la grande majorité des éleveurs, que des mesures urgentes s'imposaient.

Par des statistiques mises aimablement à disposition par la police cantonale de Saignelégier, il a été établi que certaines régions étaient particulièrement exposées aux accidents. Il a été convenu avec M. l'ingénieur en chef du V^e^ arrondissement qu'il était indispensable de s'occuper en premier lieu des routes principales, soit celles de Glovelier-Les Bois et Saignelégier-Tramelan, sans oublier les routes principales qui vont de Muriaux aux Breuleux et à La Chaux-d'Abel.

Au début, quelques communes se montraient plus ou moins réticentes et voulaient d'abord voir ce qui allait se passer. Toutefois, à peine les travaux avaient-ils commencé que déjà plusieurs communes demandaient une intervention rapide de la Commission technique. Aujourd'hui, nous sommes en présence de demandes de plus de vingt communes.

Il est évidemment difficile de répondre favorablement à toutes ces demandes, vu le coût important des travaux qui sont à exécuter. Cependant, grâce à une subvention régulière de la part du Grand Conseil, sur recommandation du Conseil-exécutif qui a lui-même jugé urgent d'intervenir vu les accidents réguliers, il a été possible d'obtenir une somme annuelle qui, par l'entremise de M. l'ingénieur en chef du V^e^ arrondissement, a permis bien des réalisations. Un plan annexé donne un tableau des travaux terminés et des travaux à exécuter prochainement.

Nous devons une fois de plus répéter que la Commission technique du libre parcours a cherché à placer le minimum de clôtures, en les camouflant autant que possible. Il a été posé, jusqu'à maintenant :

21 km. de clôtures métalliques
14 km. avec piquets de chêne
93 barrières (clédards)
163 passages pour piétons
21 bovi-stop

Les clôtures ont été placées de telle façon qu'elles puissent, par la suite, servir simultanément à des aménagements de pâturages. Les portails portent à leur partie supérieure une poignée qui doit permettre aux cavaliers de les ouvrir et de les fermer sans descendre de cheval.

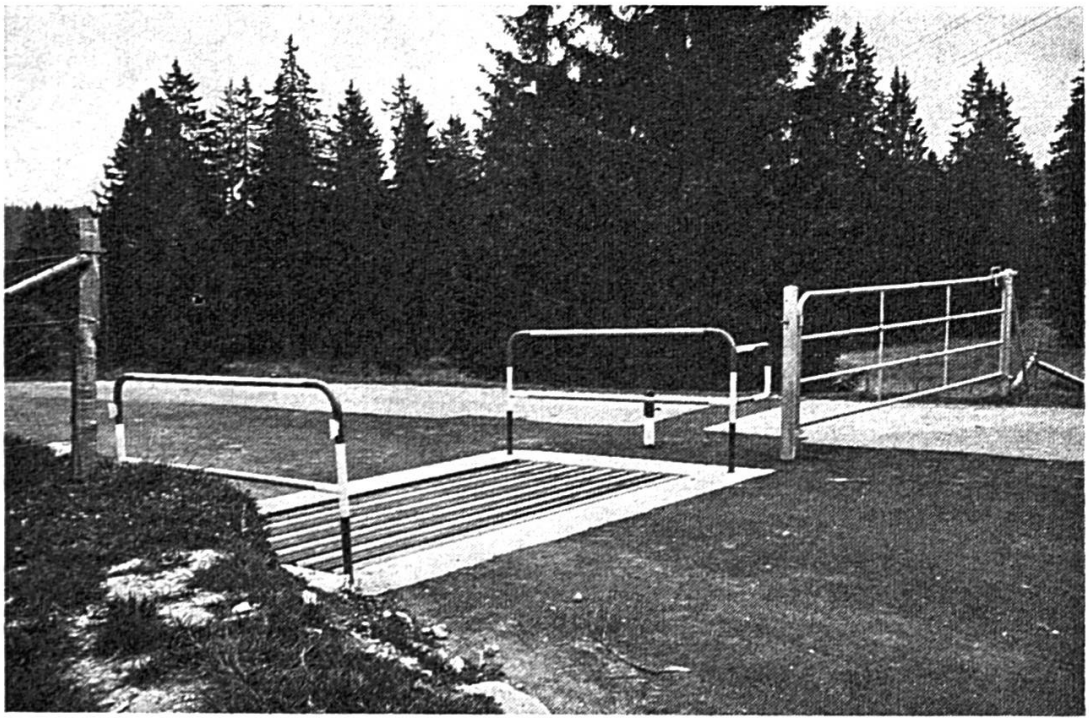
Les passages pour piétons sont relativement nombreux. Nous avons estimé qu'il fallait maintenir les passages traditionnels où le chasseur, le champignonneur, le touriste, ont des possibilités de traverser sans être obligé de passer par-dessus ou par-dessous les clôtures.

Enfin les bovi-stop sont placés de préférence à côté des routes et chemins, vu qu'ils ne sont utilisés que pendant quatre à cinq mois et qu'ils peuvent présenter un obstacle aux chasse-neige et aux véhicules lors de grands gels ou d'amas de neige et devenir dangereux pour la circulation. Il a été admis qu'il était préférable que la circulation se déroule normalement sur le tracé habituel en dehors des saisons de pâture. Le bovi-stop représente un grand allègement pour les automobilistes, qui ne sont plus obligés de descendre de voiture pour ouvrir et fermer les barrières. Il est de ce fait utile aux propriétaires de bétail, qui ont moins à craindre la négligence des personnes qui, volontairement ou involontairement, laissent les barrières ouvertes après leur passage.

Protection de la nature dans le Jura et particulièrement dans les Franches-Montagnes

Il faut favoriser les travaux de la commission qui s'occupe de la protection de la nature. Il y a des régions si belles et si spéciales qu'il faut les ménager à tout prix. Il a été possible, à la suite de contacts, de libérer complètement du libre parcours toute la région de l'étang de la Gruère et tout dernièrement encore la région de l'étang des Royes. Une solution intéressante a été trouvée en collaboration avec les autorités communales de Saignelégier, qui ont eu l'occasion d'acquérir une vieille ferme avec une surface de terrain permettant d'abandonner pour les pâturages les régions que nous venons de citer. Cette façon de procéder a permis d'économiser de 1,5 à 2 km. de clôtures ainsi que de nombreux passages pour piétons, barrières, etc.

Cliché ADIJ No 620



Bovi-stop (Photo « Le Démocrate »)

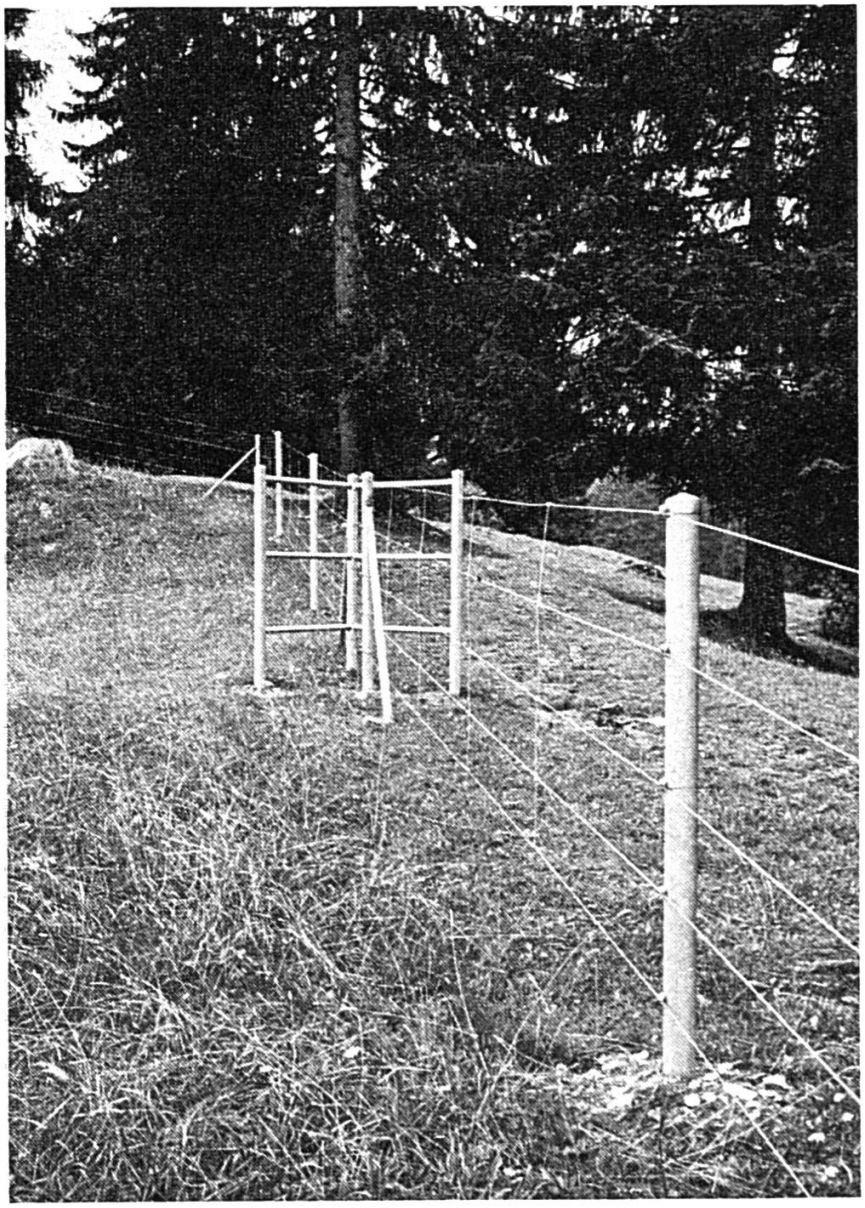
La protection de la nature peut être certaine qu'elle trouvera toujours l'appui de la commission pour lui faciliter ses nombreuses tâches.

Tourisme

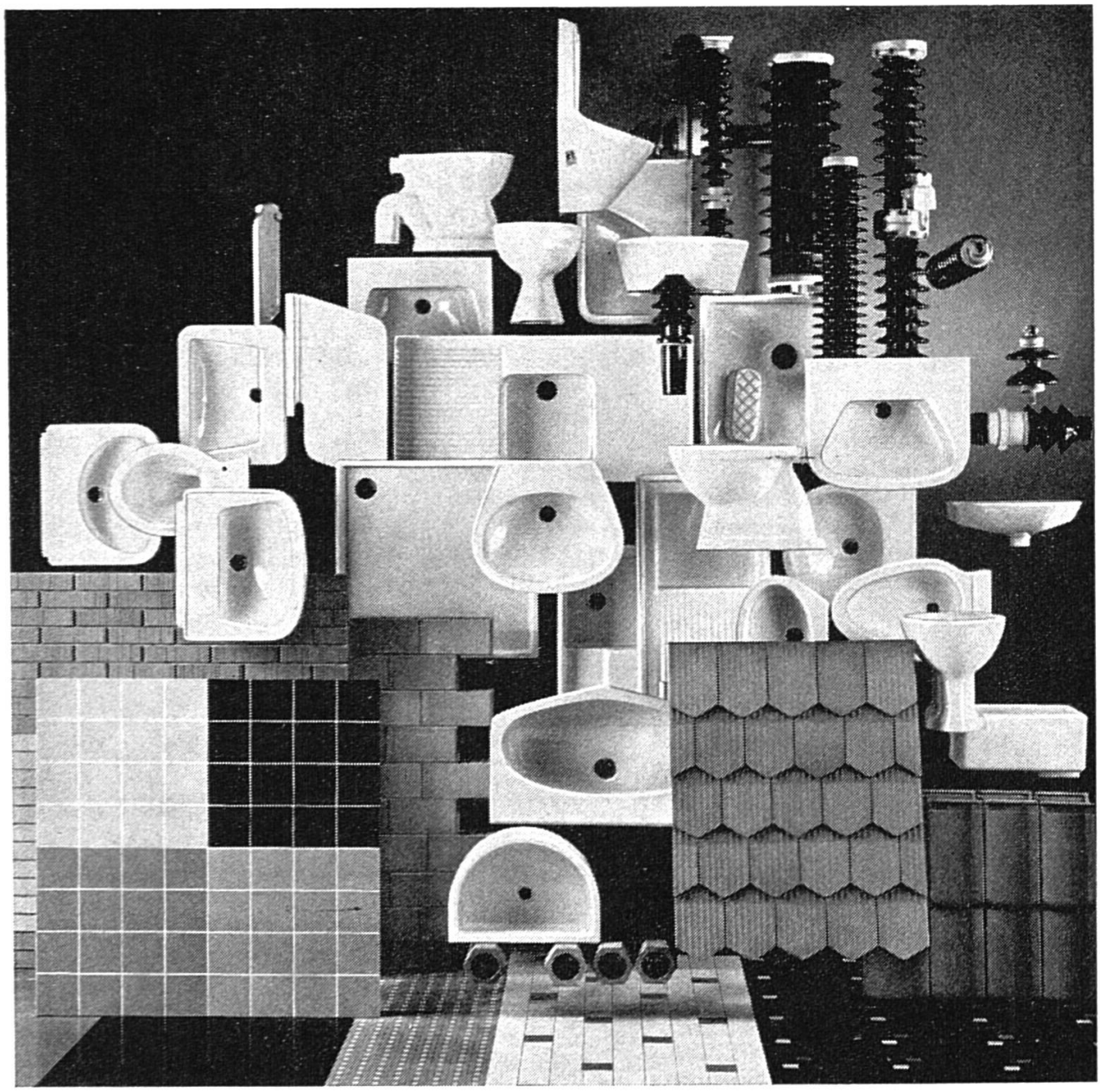
Il est compréhensible que le tourisme ne voie pas d'un très bon œil la pose de clôtures. Une grande partie des éleveurs ont admis qu'il faut réserver des emplacements suffisants pour le tourisme. La commission s'efforce de le faire comprendre aux intéressés.

Dans cette vie agitée, trépidante, le citadin notamment a besoin de pouvoir se ressaisir et il ne peut le faire que s'il a la possibilité de chercher du repos, de respirer de l'air pur et de s'ébattre à la campagne.

Cliché ADIJ No 621



Clôture métallique avec passage pour piétons (Photo « Le Démocrate »)



Eléments de construction
de notre civilisation
en terre cuite
développés
sur le sol de Laufon
fabriqués
des mains de Laufon
Laufon
un centre de l'industrie céramique

Laufon

1493 SA pour l'Industrie Céramique Laufon / Tuilerie Mécanique de Laufon SA

SOCIÉTÉ DE

CONTROLE FIDUCIAIRE

Dr J. REISER

Organisations — Revisions — Fiscalité

GENÈVE	Rue Ami-Lullin 4	Tél. (022) 35 65 00
LAUSANNE	Av. de la Gare 50	Tél. (021) 23 44 06
VEVEY	Rue du Simplon 21	Tél. (021) 51 55 35
FRIBOURG	Grand-Places 1	Tél. (037) 2 21 12
SION	Av. de la Gare 30	Tél. (027) 2 11 10
BIENNE	Pl. Général-Guisan 16	Tél. (032) 2 72 30
ZURICH	Bahnhofstrasse 89	Tél. (051) 25 48 12

1508

TOURING-CLUB SUISSE

OFFICE ET AGENCE DE VOYAGES

Delémont Préfecture 1

Tél. (066) 2 16 86 Télex 34 328

VACANCES AIR - TERRE - MER

VOYAGES D'AFFAIRES

RÉSERVATIONS D'HOTELS

LOCATION DE VOITURES

Emission de billets et bons « voucher »
Prospectus et offres sur demande

Pour nos sociétaires :

Livrets ETI pour l'étranger - Documents douaniers - Matériel à prix réduits

1510

Les Franches-Montagnes se prêtent fort bien au tourisme de tous genres. Si le paysan-éleveur comprend ces choses, il est prêt à faire un effort, pour autant que l'on respecte scrupuleusement son bien. Il ne faut pas oublier que les pâturages font partie intégrante de nos exploitations agricoles, que les éleveurs ont des droits et qu'il faut donc les comprendre s'ils demandent que le visiteur respecte les surfaces dont ils ont besoin pour leurs exploitations, c'est-à-dire pour faire vivre leur famille.

Nous voyons que les intérêts peuvent être très différents et qu'il n'est pas facile de concilier ces divergences de vues. C'est pour cette raison que la commission insiste d'une part auprès des éleveurs pour qu'ils mettent la surface nécessaire à disposition et d'autre part aussi auprès du tourisme pour qu'il se soumette à une discipline que lui impose la beauté de cette nature exceptionnelle.

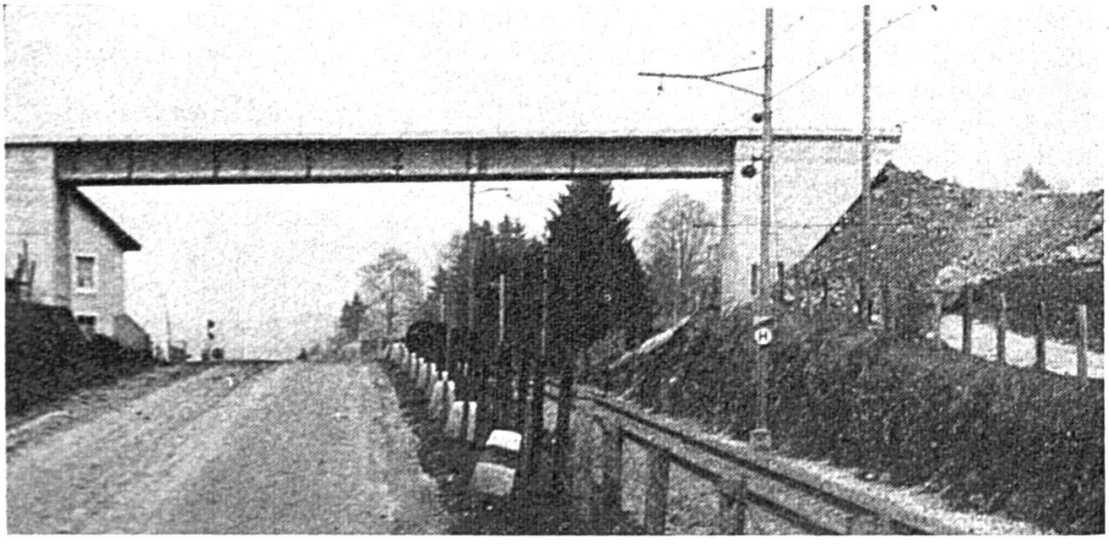
Il semble qu'avec la collaboration de nos associations jurassiennes, des organisations de tourisme et des représentants des éleveurs, il doit y avoir des solutions qui permettent de donner satisfaction à l'un et à l'autre. Il suffit d'un peu de bonne volonté et d'une large compréhension de tous. Il faut évidemment que celui qui vient dans les Franches-Montagnes sache qu'il n'est pas chez lui et qu'il doit se comporter comme un visiteur le fait lorsqu'il se rend en ville.

A ce sujet, nous voudrions citer l'exemple de la commune de Saignelégier, où les autorités ont compris ce problème et ont réservé, d'entente avec les éleveurs, des surfaces pour pique-nique, camping, etc. Ces surfaces ont même été aménagées et peuvent remplir les conditions imposées.

Conclusions

La Commission technique du libre parcours a tenu à prendre contact avec les différentes autorités. Elle a eu la visite, tant attendue, d'une

Cliché ADIJ No 622



Le pont de la gare de Muriaux (Photo « Le Démocrate »)

délégation de la Division fédérale de l'agriculture, des finances, des améliorations foncières. Cette visite était des plus urgentes. Les délégués de la commission ont pu se rendre compte combien il était nécessaire de faire connaître à ces instances les problèmes que pose le libre parcours. L'année dernière déjà, une délégation du Conseil-exécutif a bien voulu nous faire l'honneur de visiter les travaux et, à la fin de l'automne 1969, le nouveau directeur de l'agriculture a aussi tenu à venir sur place avec ses principaux collaborateurs, afin de voir le travail qui s'effectue.

Parallèlement, nous avons eu la visite des responsables de Pro Jura, de l'ADIJ, des sections jurassiennes de l'Automobile-Club et du Touring-Club avec leurs sous-commissions respectives, afin de leur exposer nos problèmes. Nous avons été enchantés de ce contact, qui a permis d'éclaircir bien des points.

Nous tenons à exprimer notre profonde reconnaissance à toutes les personnes qui facilitent le travail de la commission et lui permettent des réalisations utiles. Il reste un gros travail à faire. Il y a des cas urgents et difficiles qui attendent des solutions. Nous espérons qu'avec la même collaboration, avec le même esprit de coordination, le but pourra être atteint sans trop de retard. Il faut évidemment des moyens financiers et nous ne doutons pas que tant la Confédération que le canton continueront d'attribuer les sommes nécessaires.

L'aspect forestier de la suppression du libre parcours

par W. SCHILD, ingénieur forestier,
ancien conservateur des forêts du Jura

A la différence d'une forêt proprement dite, les pâturages boisés permettent une utilisation mixte du sol : production de bois pour l'économie forestière et production d'herbe pour le pacage. En plus, ils jouent un rôle protecteur. Cette appartenance à deux régimes, le régime forestier et le régime pastoral, est caractéristique des pâturages boisés et pose des problèmes qui doivent être résolus en collaboration entre les services forestiers et agricoles.

Au point de vue forestier, les mesures à prendre par suite de la suppression du libre parcours doivent être conformes à la législation forestière et ensuite adaptées à la technique sylviculturale.

Les bases légales

Les relations entre forêts et pâturages sont réglées par des dispositions légales également valables pour les aménagements sylvo-pastoraux dans le cadre de la suppression du libre parcours.

Les forêts proprement dites et les pâturages boisés publics et privés des Franches-Montagnes sont classés dans la zone des forêts protectrices. Ce classement a pour conséquence que les prescriptions légales sont valables pour toutes les forêts et pâturages boisés de la région.

L'aménagement sylvo-pastoral relève donc des législations fédérales et cantonales en la matière.